



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 53]
No. 53]

नई दिल्ली, शनिवार, अप्रैल 12, 2003/चैत्र 22, 1925
NEW DELHI, SATURDAY, APRIL 12, 2003/CHAITRA 22, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 9 अप्रैल, 2003

सं. टीएएमपी/2/97-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण कार्गो लाइटरेज प्रचालन पर प्रभार वसूली की समीक्षा हेतु मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/2/97-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(मार्च, 2003 के 17वें दिन पारित)

इस प्राधिकरण ने बम्बई फ्लोटिंग लाइटस (बीएफएल) अथवा बाहर उतारे गए कार्गो को अन्य पत्तनों पर भेजने के मामले में लाइटरेज प्रचालन के लिए प्रभार की वसूली करने के बारे में मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का

निपटान करते हुए 2 जून, 1999 को एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने निम्नलिखित बातें कही थी :-

- (i) बीएफएल (पत्तन सीमा से बाहर) में प्रचालनों के लिए 15 रुपए प्रति मी.ट. के कार्गो-संबंधी प्रभारों की वसूली एमबीपीटी की क्षमता से बाहर है।
- (ii) 15 रुपए प्रति मी.ट. की दर को औचित्यपूर्ण कहा जा सकता है।

1.2 बीएफएल में प्रचालनों के लिए प्रभार की वसूली करने हेतु एमबीपीटी की क्षमता से संबंधित अपने निर्णय के संबंध में, इस प्राधिकरण ने निम्नलिखित विश्लेषण किया था :-

“एमबीपीटी अपने इस दावे के समर्थन में, कि बीएफएल क्षेत्र ‘पत्तन पहुंच मार्गों’ के अन्दर आता है, इस आशय का कोई भी दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत करने में असमर्थ रहा है कि बीएफएल क्षेत्र एमबीपीटी को जाने वाली नाव्य नदी अथवा चैनल का हिस्सा तैयार करता है। अपनी सीमाओं से अधिक प्रशुल्क अधिकार क्षेत्र बढ़ाने के लिए, यह साबित करने का भार एमबीपीटी का था कि यह क्षेत्र ‘पत्तन पहुंच मार्गों’ में था। साबित करने का काम नहीं किया गया है। यह बात तब और महत्वपूर्ण लगती है जब इसे इस तथ्य के परिप्रेक्ष्य में देखा जाता है कि आईआईएल ने दर्शाया है कि बीएफएल क्षेत्र धरमतर (लघु) पत्तन का ‘समन्वय’ करता है। ऐसी स्थिति में यह भी नहीं कहा जा सकता है कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 और 49 के निबंधनों के अनुसार, एमबीपीटी को अपने प्रस्ताव में यथा वर्णित प्रचालनों के लिए दरों की वसूली करने का कोई अधिकार है। अवसर लागत का सिद्धांत लागू करते हुए, एमबीपीटी के लिए यह प्रतिवाद करना उचित होगा कि वह संभावित यातायात से होने वाली अपनी राजस्व प्राप्तियाँ नहीं छोड़ सकता ; परंतु, यह ऐसे क्षेत्रों में प्रचालनों पर यह सिद्धांत लागू करने की माँग नहीं कर सकता जो उसकी (विधिक) परिधि में नहीं है।”

2. एमबीपीटी ने उपर्युक्त आदेश को माननीय बम्बई उच्च न्यायालय में चुनौती दी थी। एमबीपीटी ने अपनी याचिका के संबंधित निपटान के संदर्भ के अधीन आदेश को अमिखडित और अलग रखने का अनुरोध करते हुए बम्बई उच्च न्यायालय में रिट याचिका सं. 2000 का 1516 दायर की थी।

3.1 एमबीपीटी ने अपने दिनांक 7 जून, 2002 के पत्र द्वारा सूचित किया कि बम्बई उच्च न्यायालय ने अपने दिनांक 8 जनवरी, 2002 के आदेश के माध्यम से उक्त रिट याचिका का निपटान कर दिया है और इस प्राधिकरण के आदेश को तब तक अलग रखा है जब तक बीएफएल और पत्तन पहुंच मार्गों के लाइटरेज प्रभारों का प्रस्ताव खारिज नहीं हो जाता। मुम्बई उच्च न्यायालय ने महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को एमबीपीटी के प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने और याचिकादाता (एमबीपीटी) को व्यक्तिगत रूप से सुनवाई का अवसर देने के पश्चात विधि के अनुसार उपर्युक्त आदेश पारित करने का निर्देश दिया है। माननीय उच्च न्यायालय ने अपने आदेश में टिप्पणी की है कि इस प्राधिकरण ने पूरी तरह से इस आधार पर एमबीपीटी के प्रस्ताव को खारिज कर दिया था कि याचिकादाता अपने इस दावे को स्थापित करने में नाकाम रहा था कि बीएफएल पत्तन की सीमाओं में था ; इस प्राधिकरण ने 28 मई 1982 की अधिसूचना के प्रभाव के साथ-साथ पत्तन द्वारा दिए गए विभिन्न मानचित्रों पर भी विचार नहीं किया।

3.2 एमबीपीटी ने यह भी सूचित किया है कि उच्च न्यायालय ने तत्पश्चात स्पष्ट किया कि प्राधिकरण को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा बनाए गए विनियमों के अनुसार सुनवाई करनी चाहिए।

4. मुम्बई उच्च न्यायालय के आदेशों के अनुसरण में, मामले को पुनः खोलने और एमबीपीटी से यह पुष्टिकरण माँगने का निर्णय लिया गया था कि वह बिना संशोधन के मूल प्रस्ताव का अनुसरण करना चाहता है अथवा नहीं। एमबीपीटी को यह साबित करने के लिए सभी आवश्यक सबूत प्रस्तुत करने का सुझाव भी दिया गया था कि बीएफएल पत्तन पहुँच मार्गों में आता है। अनुस्मारक भेजने के पश्चात्, एमबीपीटी ने दिनांक 24 जुलाई, 2002 के पत्र द्वारा प्रत्युत्तर देते हुए अपने मूल प्रस्ताव को बिना किसी संशोधन के अनुसरण करने संबंधी अपने आशय के बारे में बताया ; और, अपने इस दावे के समर्थन में भारत सरकार द्वारा पारित दिनांक 28 मई, 1982 की अधिसूचना की प्रति और एक मानचित्र भी भेजा था कि बीएफएल क्षेत्र पत्तन पहुँच मार्गों के अन्दर है।

5.1 निर्धारित विचार-विमर्श प्रक्रियानुसार, एमबीपीटी के प्रस्ताव के प्रासंगिक हिस्से और एमबीपीटी के प्रस्ताव का निपटान करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा 2 जून, 1999 को पारित पूर्व आदेश की प्रतियाँ संबंधित प्रयोक्ता संगठनों और पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थीं। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है :-

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) पूर्व प्रस्ताव पर कार्यवाही के समय इसने उल्लेख किया था कि वह 15 रुपए प्रति मी.ट. का प्रभार वसूल करने के एमबीपीटी के प्रस्ताव के पक्ष में नहीं था, क्योंकि यह काल्पनिक प्रभारों का दूसरा उदाहरण था जहाँ पत्तन कोई सेवा प्रदान नहीं करता।
- (ii) इसने महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अपने दिनांक 2 जून, 1999 के आदेश में दिए गए निष्कर्ष का समर्थन करने के अलावा अब जोड़ने के लिए कोई और टिप्पणी नहीं की है।

मुम्बई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचए)

- (i) यदि कार्गो की लदाई, उतराई, डिस्चार्ज आदि का कोई प्रचालन एमबीपीटी की सीमाओं/क्षेत्र से बाहर किया जाता है तो एमबीपीटी द्वारा कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाना चाहिए।
- (ii) यदि बीएफएल और लंगरगाह, जहाँ जलयान बर्थ किए जाते हैं और जहाँ लाइटरेज प्रचालन किया जाता है, एमबीपीटी के राज्यक्षेत्र में आते हैं तो कुछ प्रचालन किए जाने की अनुमति देने के लिए पत्तन को प्रशुल्क की वसूली का अधिकार है, भले ही पत्तन द्वारा कोई प्रत्यक्ष सेवा प्रदान नहीं की गई हो।
- (iii) इस परिप्रेक्ष्य में, बीएफएल के निकट लंगरगाहों पर, जहाँ मुम्बई पत्तन से होकर नहीं गुजरना पड़ता, उतारे गए कार्गो पर एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित 15 रुपए प्रति मी.ट. का प्रशुल्क औचित्यपूर्ण और सही प्रतीत होता है। परंतु, इसने सुझाव दिया है कि प्रशुल्क 10 रुपए प्रति मी.ट. से अधिक नहीं होना चाहिए।

मुम्बई और न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (एमएनएसए)

- (i) एमबीपीटी का यह दावा बहुत अस्पष्ट है कि बीएफएल अथवा बाहर लंगर डाले हुए मदर जलयान पत्तन की सीमाओं में रहेगा, क्योंकि मुम्बई पत्तन के पहुँच मार्गों के चार्ट में वह विस्तृत क्षेत्र शामिल है जिसमें मुम्बई हाई ऑयल फील्ड्स और लाइटरेज प्वाइंट ऑफशोर (एलपीओ) शामिल हैं।
- (ii) यदि एमबीपीटी के वर्तमान अनुरोध को स्वीकार किया जाता है तो मुम्बई हाई ऑयल फील्ड से जेएनपीटी में अंतरित होने वाला पूरा कार्गो इस प्रभार के दायरे में आएगा। यह एलपीओ में डॉटर जलयानों में, जोकि अगली तारीख को अपना कार्गो उतारने के लिए जेएनपीटी जा सकते हैं, कार्गो उतारते हुए वीएलसीसी के लाइटरेज प्रचालनों को भी कवर करेगा।
- (iii) एमबीपीटी मुम्बई पत्तन की सीमाओं से अंतरित होने वाले बाजों को छोड़कर, जिसके लिए पत्तन देयों का भुगतान किया जाता है, इन लाइटरेज प्रचालनों में से किसी के लिए कोई सेवाएँ उपलब्ध नहीं कराता।
- (iv) जैसा कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने पहले ही उल्लेख किया है कि मुम्बई पत्तन न्यास प्रस्तावित प्रभारों के औचित्य के बारे में महापत्तन न्यास अधिनियम की कतिपय सुविधाजनक धाराओं को पढ़कर अत्यधिक विचार लेने तथा अपने लाभ के लिए उनकी व्याख्या करने के सिवाय कोई सफाई नहीं दे सका है।

इंडियन नेशनल शिपऑनर्स एसोसिएशन (आईएनएसए)

- (i) 15 रुपए प्रति मी.ट. की प्रस्तावित वसूली बहुत अधिक है और पत्तन सीमाओं के अन्दर उतारे गए कार्गो के घाटशुल्क के 25% की (पूर्ववर्ती) प्रस्तावित दर के लगभग दस गुना निर्धारित किए गए हैं।
- (ii) कार्गो उतारने के लिए प्रस्तावित प्रभार की वसूली का अर्थ है कि लघु पत्तन और बाह्य पत्तन सीमा किसी भी प्रकार से औचित्यपूर्ण नहीं है।
- (iii) पत्तन लागतों, जो इस क्षेत्र में एमबीपीटी में सर्वाधिक है, की बचत करने के मद्देनजर जलयान पत्तन के बाहर कार्गो प्रचालन करते हैं।
- (iv) दी जाने वाली प्रस्तावित सेवाओं के परिमाण विस्तृत रूप में मुम्बई पत्तन न्यास द्वारा निर्धारित किए जाने चाहिए, तथापि यह कम हो सकता है और तब सेवा लागत प्राप्ति हेतु वसूली निर्धारित की जानी चाहिए।
- (v) किसी जलयान को सुरक्षित मार्ग की अनुमति हेतु मुम्बई पत्तन न्यास कुछ अतिरिक्त मॉनीटरिंग देने के सिवाय किसी अतिरिक्त लागत का उपगत नहीं कर रहा है। इसका परिमाण निर्धारित किया जा सकता है और सामान्य पत्तन शुल्क के अतिरिक्त पथकर निर्धारित किया जा सकता है।

5.2 उपर्युक्त प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियाँ एमबीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं।

6.1 मै0 इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आईआईएल) के अधिवक्ता मै. लिलानी शाह एंड कम्पनी ने इस मामले की 2 दिसंबर, 2002 की निर्धारित संयुक्त सुनवाई को कम से कम आठ सप्ताह के लिए स्थगित करने हेतु 29 नवंबर, 2002 को एक पत्र भेजा था, क्योंकि उनके और एमबीपीटी द्वारा दायर रिट याचिका मुम्बई उच्च न्यायालय में सुनवाई और अंतिम निपटान के लिए लंबित हैं। उसने यह भी उल्लेख किया है कि एमबीपीटी के प्रस्ताव पर टिप्पणियाँ तब तक प्रस्तुत नहीं की जा सकती जब तक एमबीपीटी द्वारा दायर रिट याचिका की प्रतियाँ और उच्च न्यायालय का दिनांक 8 जनवरी, 2002 का आदेश भी आईआईएल को नहीं भेज दिया जाता।

6.2 चूंकि, 2000 की रिट याचिका 1516 में आईआईएल कार्यवाही का पक्ष नहीं था, इसलिए एमबीपीटी द्वारा दायर रिट याचिका की प्रति नहीं भेजी गई थी, तथापि उच्च न्यायालय के दिनांक 8 जनवरी, 2002 का आदेश उन्हें भेजा गया था। चूंकि यह मामला मुम्बई उच्च न्यायालय द्वारा पारित दूसरे आदेश से पुनः खोला गया था, इसलिए 2 दिसंबर, 2002 की निर्धारित संयुक्त सुनवाई को स्थगित करने का आईआईएल का अनुरोध स्वीकार नहीं किया गया था।

7.1 इस मामले की संयुक्त सुनवाई यथा निर्धारित 2 दिसम्बर, 2002 को एमबीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित तर्क दिए गए थे :-

मै0 इस्पात इंडस्ट्रीज लिमिटेड (आईआईएल)

- (i) आईआईएल रिट याचिका दायर कर पहले ही उच्च न्यायालय जा चुका है और यह याचिका लंबित है। इसी प्रकार, उच्च न्यायालय में इसी मामले पर एमबीपीटी की याचिका लंबित है। अतः यह मामला न्यायाधीन है और महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण इस सुनवाई को स्थगित कर सकता है।
- (ii) चूंकि हम वर्तमान रिट में पार्टी नहीं थे, जिसमें माननीय उच्च न्यायालय ने 8 जनवरी, 2002 को आदेश पारित किया था, इसलिए हम विस्तृत टिप्पणियाँ करने से पहले उस आदेश को देखना चाहते हैं।

मुम्बई पत्तन न्यास

- (i) उच्च न्यायालय का दिनांक 8 जनवरी, 2002 का आदेश विस्तार से पढ़ा गया था और निम्नलिखित निष्कर्ष निकाले गए थे :-
 - (क) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण अपने 2 जून, 1999 के आदेश में 15 रुपए प्रति मी.ट. दर की उपयुक्तता के मुद्दे को पहले ही तय कर चुका है। आदेश के पैरा 4 में इसपर स्पष्ट रूप से कहा गया है, और, इसलिए इस मुद्दे पर वादविवाद नहीं होना चाहिए।

- (ख) अब जिस मुद्दे पर निर्णय लिया जाना है वह यह है कि बीएफएल पत्तन पहुंच मार्ग का हिस्सा है अथवा नहीं और इसे साबित करने के लिए विधि समर्थन क्या है।
- (ii) 28 मई, 1982 की अधिसूचना को देखा जाए, जिसमें पत्तन की भौगोलिक सीमाओं का सीमांकन किया गया है। इस अधिसूचना से यह पूरी तरह से स्पष्ट हो जाता है कि पत्तन सीमाएँ बीएफएल के साथ लगती हैं, और, इसलिए पत्तन पहुंच मार्ग पत्तन सीमाओं की पश्चिमी परिसीमा के समीपवर्ती क्षेत्र में होगा।
- (iii) सभी पत्तन पहुंच मार्ग दर्शाने वाले नावधिकरण मानचित्र सं. 1487 का अवलोकन किया जाए जिसमें पत्तन सीमा परिभाषित की गई है। हमारा मत है कि पत्तन पहुंच मार्ग वह क्षेत्र है जो पत्तन सीमाओं के साथ लगता है।
- (iv) यदि नौवहन गाइड को देखा जाए तो उसमें लंगरगाह (क) और (ख) की परिभाषा दी गई है तथा पत्तन पहुंच मार्ग क्षेत्र, जिसमें ये स्थिति है, को स्पष्ट रूप से दिखाया गया है।
- (v) आईआईएल स्वयं इस तथ्य से परिचित है कि वह क्षेत्र, जिसमें वे अपने प्रचालन करते हैं, पत्तन पहुंच मार्ग का हिस्सा है। माननीय मुम्बई उच्च न्यायालय में दायर रिट याचिका में उन्होंने इस तथ्य को स्वीकार किया है।
- (vi) महापत्तन न्यास अधिनियम में यथा अपेक्षित पत्तन पहुंच मार्गों को दूसरी अधिसूचना द्वारा अलग से परिभाषित करने की आवश्यकता नहीं है। वास्तव में कोई भी ऐसा आदेश जिसमें पत्तन पहुंच मार्ग की भौगोलिक सीमा परिभाषित की गई है, भारत सरकार द्वारा जारी किया जाता है।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

इसने अपने पूर्व निर्णय को दोहराया है कि एमबीपीटी को किसी शुल्क अथवा प्रभारों का दावा नहीं करना चाहिए, क्योंकि वे बीएफएल में पूरी तरह से कोई सेवा प्रदान नहीं करते।

शिपिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया (एससीआई)

यह सीएसएलए से पूर्णतः सहमत है और जोड़ने के लिए अधिक कुछ नहीं है।

7.2 संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार, एमबीपीटी ने दिनांक 28 मई, 1982 की अधिसूचना और नावधिकरण चार्ट सं. 1487 की प्रति सहित अपना लिखित निवेदन प्रस्तुत किया है। एमबीपीटी ने अपने लिखित निवेदन में निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं :-

- (i) इसने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 2 (द) और धारा (थ) में दी गई "पत्तन पहुंच मार्ग" और "पत्तन" की परिभाषा को उल्लिखित किया है, जिसे नीचे पुनः प्रस्तुत किया जा रहा है :-
- "2 (द). पत्तन के संबंध में "पत्तन पहुंच मार्ग" का अर्थ है पत्तन की ओर जाने वाली नाव्य नदियों और चैनलों के वे हिस्से जिनपर भारतीय पत्तन अधिनियम लागू होता है।"
- "2 (थ). "पत्तन" का अर्थ है कोई ऐसा महापत्तन जिसपर यह अधिनियम सरकारी राजपत्र में अधिसूचना कर इस अधिनियम के प्रयोजन के लिए केन्द्र सरकार द्वारा समय-समय पर परिभाषित सीमाओं तक लागू होता है, और, जब तक अधिसूचना जारी की जाए, भारतीय पत्तन अधिनियम के उपबंधों के अधीन केन्द्र सरकार द्वारा परिभाषित की गई ऐसी सीमाओं पर लागू होता है।
- (ii) मुम्बई पत्तन की पत्तन सीमाएँ भारत सरकार द्वारा जारी दिनांक 28 मई, 1982 की अधिसूचना में परिभाषित की गई है। इस अधिसूचना की प्रति हमें भी भेजी गई है।
- (iii) पत्तन अथवा पत्तन सीमा के मामले को छोड़कर, पत्तन पहुंच मार्ग के मामले में यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि उक्त महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 पत्तन पहुंच मार्ग जैसे समुद्र के किसी विशेष क्षेत्र को परिभाषित अथवा अभिनिश्चित करने के लिए भारत सरकार द्वारा किसी अधिसूचना के जारी किए जाने की अपेक्षा नहीं करता।
- (iv) मुम्बई पत्तन की विस्तृत योजना, अन्य बातों के साथ-साथ, मुम्बई की सीमा, लंगरगाह और मुम्बई पत्तन से सटा हुआ क्षेत्र दर्शाती है, इस योजना की मुख्य-मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :-

- (क) बीएफएल के पास का क्षेत्र मुम्बई पत्तन की सीमाओं से सटा हुआ है।
- (ख) बीएफएल क्षेत्र में लंगरगाह एमबीपीटी के नियंत्रण में है।
- (ग) बीएफएल के पास का उक्त क्षेत्र मुम्बई पत्तन को जाने वाला पत्तन पहुँच मार्ग है।
- (v) दो परिभाषाएँ एक-दूसरे से जुड़ी हुई हैं और विस्तृत योजना के संबंध में देखी गयी है, इसमें कोई संदेह नहीं है कि बीएफएल के पास का क्षेत्र महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 2 (द) के अधीन यथा परिभाषित पत्तन पहुँच मार्ग है।
- (vi) बीएफएल और नाव्य नदियों के हिस्से का समीपवर्ती क्षेत्र और मुम्बई पत्तन की ओर जाने वाले चैनल और मुम्बई पत्तन में प्रवेश करने वाले सभी जलयान केवल इस पत्तन मार्ग/रूट से ही प्रवेश करते हैं। इसके अलावा, नावधिकरण चार्ट सं. 1487 "बम्बई के पहुँच मार्ग" में दिखाए गए मुम्बई पत्तन के सभी बाह्य लंगरगाह बीएफएल और समीपवर्ती क्षेत्र में हैं।
- (vii) पत्तन पहुँच मार्ग को प्रत्येक मामले के तथ्यों और परिस्थितियों में देखा और निर्धारित किया जाता है। वर्तमान मामले में, उपलब्ध तथ्यों से यह स्पष्ट है कि बीएफएल के पास का क्षेत्र पत्तन पहुँच मार्ग है। ऐसी स्थिति में, एमबीपीटी महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के अनुमोदन से बीएफएल के पास के क्षेत्र में किए जाने वाले लाइटरेज प्रचालनों के लिए दर (जोकि 15 रुपए प्रति मी.ट. प्रस्तावित की गई है) निर्धारित करने का हकदार है।
- (viii) इस परिप्रेक्ष्य में, इसने इस प्राधिकरण से बीएफएल के पास वाले क्षेत्र में किए जा रहे लाइटरेज प्रचालन के लिए 15 रुपए प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर को अनुमोदित करने और इस संबंध में आवश्यक अधिसूचना जारी करने का अनुरोध किया है।

7.3 संयुक्त सुनवाई में हुए निर्णयानुसार, आईआईएल से उच्च न्यायालय के दिनांक 8 जनवरी, 2002 के आदेश पर अपने लिखित निवेदन प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। आईआईएल के अनुरोध पर, लिखित निवेदन प्रस्तुत करने की तारीख भी 20 जनवरी, 2003 तक बढ़ाई गई थी। तथापि, आईआईएल से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

8. उपलब्ध रिकार्ड के आधार पर और इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) इस प्राधिकरण के दिनांक 2 जून, 1999 के पूर्व आदेश में कहा गया है कि अंतरण कार्गो पर 15 रुपए प्रति मी.ट. दर की वसूली औचित्यपूर्ण है, परंतु, एमबीपीटी द्वारा कोई दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत नहीं करने की स्थिति में, बीएफएल क्षेत्र के बाहर, जिसे पत्तन पहुँच मार्ग में बताया गया है, प्रचालनों के लिए ऐसे प्रभार की वसूली करना एमबीपीटी की क्षमता से बाहर है। माननीय बम्बई उच्च न्यायालय ने एमबीपीटी के प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने का निर्देश दिया है। यह आदेश पारित करते समय माननीय उच्च न्यायालय ने यह टिप्पणी की है कि इस प्राधिकरण ने भारत सरकार द्वारा पारित दिनांक 28 मई, 1982 की अधिसूचना के प्रभावों एवं एमबीपीटी द्वारा दिए गए विभिन्न मानचित्रों पर विचार नहीं किया। जब अपने प्रस्ताव के समर्थन में दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत करने के लिए कहा गया तो एमबीपीटी ने अब दिनांक 28 मई, 1982 की अधिसूचना की प्रति और नावधिकरण चार्ट सं. 1487 शीर्षक "बम्बई के पहुँच मार्ग" की प्रति प्रस्तुत की है।
- (ii) कुछ प्रयोक्ताओं ने लाइटरेज प्रचालनों के लिए शुल्क वसूल करने की उपयुक्तता के बारे में बात उठाई है। दर की उपयुक्तता संबंधी मुद्दे पर यह प्राधिकरण अपने पूर्व आदेश में पहले ही विश्लेषण कर निर्णय दे चुका है कि 15 रुपए प्रति मी.ट. की दर औचित्यपूर्ण हो सकती है। दर की उपयुक्तता के बारे में इस प्राधिकरण के पूर्व निर्णय पर पुनर्विचार करने के लिए प्रयोक्ताओं की ओर से कोई त्रुटि नहीं बताई गई है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण दर की उपयुक्तता पर अपने पूर्व तर्क को दोहराना और इस कार्यवाही को बीएफएल क्षेत्र के बाहर प्रचालनों के लिए लाइटरेज प्रचालनों हेतु निर्धारित दर को बढ़ाने के लिए एमबीपीटी के क्षेत्राधिकार की जाँच करने तक सीमित करना चाहता है।
- (iii) आईआईएल और एमबीपीटी संबंधी एक भिन्न मामले में माननीय बम्बई उच्च न्यायालय द्वारा पारित एक अंतरिम आदेश उद्धरित करते हुए, आईआईएल ने यह तर्क देते हुए इस कार्यवाही पर आपत्ति की है कि यह मामला न्यायाधीन है। यह उल्लेखनीय है कि यह कार्यवाही एमबीपीटी के प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने के लिए माननीय उच्च न्यायालय द्वारा दिए गए एक आदेश के अनुपालन में शुरू की गई है। यदि आईआईएल असंतुष्ट है तो वे इस मुद्दे को उच्च न्यायालय के समक्ष उठा सकते हैं। उच्च न्यायालय द्वारा प्राधिकरण को दिए गए स्पष्ट निर्देशों के मद्देनजर, ऐसे अनुरोधों पर विचार करने के लिए यह प्राधिकरण उपयुक्त मंच नहीं है।

- (iv) जैसाकि ऊपर उल्लेख किया गया है, माननीय उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण को 'याचिकादाताओं के प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने और विधि के अनुसार उपयुक्त आदेश पारित करने' का निर्देश दिया है। लागू विधि अर्थात् महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 48 इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यास द्वारा पत्तन पर अथवा पत्तन संबंधी अथवा पत्तन मार्गों पर निष्पादित विनिर्दिष्ट सेवाओं के लिए दरमान और शर्तों का विवरण तैयार करने का अधिकार प्रदान करती है। यह उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है कि प्रशुल्क निर्धारित करने की इस प्राधिकरण की शक्ति एक महापत्तन न्यास द्वारा विधिक रूप से परिभाषित अपने क्षेत्राधिकार के भीतर रहकर प्रदान की गई सेवाओं तक सीमित हैं। ऐसी

स्थिति में, एमबीपीटी के लिए बीएफएल क्षेत्र के बाहर क्षेत्राधिकार संबंधी अपने दावे को साबित करने के लिए विधिक रूप से स्वीकार्य सबूत प्रस्तुत करना आवश्यक है ताकि यह प्राधिकरण संविधि में दी गई अपनी शक्ति प्रयोग करके वहाँ उपलब्ध कराई गई सेवाओं के लिए शुल्कों की वसूली प्राधिकृत कर सके। इस संदर्भ में यह भी उल्लेखनीय है कि उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण को इस प्रस्ताव पर 'विधि अनुसार' पुनर्विचार करने का निर्देश दिया है जिसमें कहा गया है कि क्षेत्राधिकार पहलू, संगत विधि से यथा प्रकट, को इस मामले पर निर्णय लेते समय अवश्य ध्यान में रखा जाए।

- (v) महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 2 (थ) पत्तन को ऐसे परिभाषित करती है - "कोई महापत्तन जिसपर सरकारी राजपत्र में अधिसूचना द्वारा केन्द्र सरकार द्वारा परिभाषित की गई ऐसी सीमा के अन्दर यह अधिनियम लागू होता है।" अधिनियम की धारा 2 (द) "पत्तन पहुंच मार्गों" को ऐसे परिभाषित करता है - पत्तन की ओर जाने वाली नाव्य नदियों और चैनलों के वे हिस्से, जिनपर भारतीय पत्तन अधिनियम लागू है। एमबीपीटी ने तर्क दिया है कि महापत्तन न्यास अधिनियम समुद्र के किसी क्षेत्र विशेष को पत्तन पहुंच मार्ग के रूप में परिभाषित करने के लिए सरकार द्वारा किसी अधिसूचना को जारी करने की अपेक्षा नहीं करता। यह देखना प्रासंगिक होगा कि पत्तन पहुंच मार्ग की अधिसूचना के बारे में महापत्तन न्यास अधिनियम में कोई स्पष्ट उल्लेख नहीं है, इसमें भारतीय पत्तन अधिनियम की प्रयोज्यता का उल्लेख किया गया है।

भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 1 (2) अपनी प्रयोज्यता निम्नलिखित पर नियत करती है -

- (क) प्रथम अनुसूची में उल्लिखित पत्तन और ऐसे पत्तनों की ओर जाने वाली नाव्य नदियों के वे हिस्से और चैनल जो क्रमशः 1855 का अधिनियम XXII (पत्तनों और पत्तन देयों के विनियमन हेतु) अथवा भारतीय पत्तन अधिनियम, 1875 (1875 का 12) अथवा भारतीय पत्तन अधिनियम, 1889 (1889 का 10) में घोषित किए गए हैं ;
- (ख) अन्य पत्तन अथवा नाव्य नदियों के हिस्से अथवा चैनल जिसके लिए सरकार इसके बाद प्रदत्त शक्ति का प्रयोग करके इस अधिनियम को विस्तारित करती है।

भारतीय पत्तन अधिनियम की धारा 4 (1) (क) में कहा गया है कि सरकार, सरकारी राजपत्र में अधिसूचना द्वारा, इस अधिनियम को ऐसे किसी पत्तन, जिसपर यह लागू नहीं है, अथवा पत्तन की ओर जाने वाली किसी नाव्य नदी अथवा चैनल के ऐसे किसी हिस्से तक विस्तारित कर सकती है जिसपर यह अधिनियम लागू नहीं है। भारतीय पत्तन अधिनियम की धारा 4 (2) में कहा गया है कि धारा 4 (1) (क) के अधीन जारी की गई अधिसूचना में उस क्षेत्र की सीमाओं को अवश्य परिभाषित किया जाए जिसका उल्लेख किया गया है। भारतीय पत्तन अधिनियम के इन उपबंधों का सावधानीपूर्वक पठन बताता है कि पत्तन की ओर जाने वाली नाव्य नदियों और चैनल घोषित करने से पहले वे भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 के अधिनियम से पूर्व मौजूदा संगत अधिनियमों में मौजूद होनी चाहिए अथवा भारतीय पत्तन अधिनियम के अधीन अधिसूचना अधिसूचित होनी चाहिए। दोनों में से किसी एक मामले में भी यह भ्रम नहीं है कि पत्तन पहुंच मार्ग सरकार द्वारा परिभाषित होने चाहिए।

- (vi) ऊपर विवेचित सांविधिक उपबंधों के अलावा, व्यावहारिक नजरिये से भी पत्तन पहुंच मार्गों की सीमाओं को परिभाषित करना सक्षम प्राधिकारी के लिए आवश्यक है। जब तक क्षेत्र की सीमाओं की ऐसी परिभाषा नहीं दी जाती, तब तक पत्तन पर फैले पहुंच मार्गों की सीमा पर कोई स्पष्टता नहीं आएगी। यदि सीमाओं की ऐसी परिभाषा नहीं दी जाती है तो, जैसाकि एमएनएसए द्वारा ध्यान में लाया गया है, बम्बई हाई तेल क्षेत्रों को

भी एमबीपीटी के पत्तन पहुंच मार्गों में लिया जा सकता है। वास्तव में, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए नावधिकरण चार्ट में मुक्ता, पत्रा और बेसिन तेल क्षेत्र, नीलम, हीरा और रत्ना तेल क्षेत्र और 'बम्बई के पहुंच मार्ग' मानचित्र में बम्बई हाई तेल क्षेत्र दिखाया गया है। इसमें जेएनपीटी को भी शामिल किया गया है। स्पष्ट है कि नावधिकरण चार्ट में कहा गया है कि मुम्बई पत्तन न्यास के अधिकार क्षेत्र को इन तेल क्षेत्रों और जेएनपीटी तक नहीं बढ़ाया जा सकता।

- (vii) जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, पत्तन पहुंच मार्गों की सीमाएँ खुली नहीं छोड़ी जा सकती और भारतीय पत्तन अधिनियम की अपेक्षाओं से प्रकट होता है कि वे सरकार की अधिसूचना द्वारा परिभाषित की जानी चाहिए। एमबीपीटी ने अपने इस दावे के समर्थन में कोई ऐसा स्वीकार्य दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत नहीं किया है कि बीएफएल के बिल्कुल पास का क्षेत्र परिभाषित पत्तन पहुंच मार्गों में आता है। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए नावधिकरण चार्ट को सक्षम प्राधिकारी द्वारा उपयुक्त अधिसूचना के लिए प्रतिस्थापक के रूप में नहीं लिया जा सकता। वास्तव में, एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया नावधिकरण चार्ट, जैसा यह प्रकट होता है, बम्बई तट के निकट विभिन्न स्थानों की गहराईयाँ और नौपरिवहन निशानों की स्थिति बताने वाले नौपरिवहन सहायक सामग्री से अधिक है।

भारत सरकार द्वारा जारी की गई दिनांक 28 मई, 1982 की अधिसूचना में एमबीपीटी की पत्तन सीमाओं को परिभाषित किया गया है। 'पत्तन पहुंच मार्गों' के बारे में इस अधिसूचना में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। चूंकि विचाराधीन मुद्दा अपनी पत्तन सीमाओं के बाहर, जिन्हें पत्तन पहुंच मार्गों में होने का दावा किया गया है, प्रचालनों के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रभार वसूल करने से संबंधित है, इसलिए दिनांक 28 मई, 1982 की अधिसूचना इस मामले में प्रासंगिक नहीं है। किसी भी मामले में, एमबीपीटी की पत्तन सीमाओं के बारे में कोई विवाद नहीं है। इस प्राधिकरण का भी कहना है कि लाइटरेंज प्रचालन के लिए निर्धारित प्रभार पत्तन सीमाओं के अन्दर स्थान लेने वाले ऐसे प्रचालनों के लिए वसूल किए जा सकते हैं।

9. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, इस प्राधिकरण ने पाया कि एमबीपीटी अपने इस दावे के समर्थन में कि बीएफएल क्षेत्र पत्तन पहुंच मार्गों के अन्दर आता है जहाँ उसे शुल्क की वसूली की क्षेत्रीय अधिकारिता है, यह दिखाने के लिए कि बीएफएल के बिल्कुल बाहर का क्षेत्र एमबीपीटी को जाने वाली नाव्य नदी अथवा चैनल का हिस्सा तैयार करता है, विधि के अधीन अपेक्षित कोई भी दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत करने में (दोबारा) असमर्थ रहा है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण अपना पूर्व निर्णय दोहराता है कि एमबीपीटी बीएफएल (पत्तन सीमाओं के बाहर) में प्रचालनों के लिए कार्गो संबंधी प्रभारों की वसूली को सही प्रमाणित करने के लिए उपयुक्त अधिसूचना प्रस्तुत नहीं कर सका है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2003/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 9th April, 2003

No. TAMP/2/97-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal from the Mumbai Port Trust (MBPT) for review of levy of a charge on cargo lighterage operation as in the Order appended hereto.

SCHEDULE
Case No. TAMP/2/97-MBPT

The Mumbai Port Trust

Applicant

ORDER
(Passed on this 17th day of March 2003)

This Authority had passed an Order on 2 June 1999 disposing of the proposal from the Mumbai Port Trust (MBPT) about levy of a charge for lighterage operation in respect of cargo carried in transit to other ports whether discharged at the Bombay Floating Lights (BFL) or outside. In the said Order, this Authority held as follows:

- (i). The levy of cargo related charges of Rs.15/- PMT for operations at the BFL (outside the port limit) is beyond the competence of the MBPT.
- (ii). The rate of Rs.15/- PMT can be said to justifiable.

1.2. In relation to its decision about the competence of the MBPT to levy a charge for operations at the BFL, this Authority had made the following analysis :

"The MBPT has not been able to produce any documentary evidence that the BFL area forms part of a navigable river or channel leading to the MBPT to support their contention that the BFL area falls within the 'port approaches'. For extending the tariff jurisdiction beyond its limits, the onus was on the MBPT to show that the area was in the 'port approaches'. This onus has not been discharged. This point assumes further significance when viewed in the backdrop of the fact that the IIL has shown the BFL area to be 'the coordinates' of the Dharamtar (minor) port. That being so, it cannot be said that, in terms of Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, the MBPT has any right to levy rates for operations as described in their proposal. Applying the principle of opportunity cost, it may be reasonable for the MBPT to contend that it cannot forego its revenue earnings from potential traffic; but, it cannot seek to apply the principle to operations in areas not within its (legal) reach."

2. The aforesaid Order was challenged by the MBPT in the Hon'ble High Court of Bombay. The MBPT filed a Writ Petition no. 1516 of 2000 in the High Court of Bombay requesting to quash and set aside the Order under reference pending disposal of its petition.

3.1. The MBPT vide its letter dated 7 June 2002 has informed that the High Court of Bombay through its order dated 8 January 2002 had disposed of the said Writ Petition and set aside the Order of this Authority so far as it rejects the proposal for lighterage charges for BFL and port approaches. The High Court of Mumbai has directed the Tariff Authority for Major Ports to re-consider the proposal of the MBPT and pass suitable orders in accordance with law after giving opportunity of personal hearing to the Petitioner (MBPT). The Hon'ble High Court, in its Order, has observed that this Authority had rejected the MBPT proposal solely on the ground that the Petitioner had failed to establish its claim that BFL was in the port approaches; this Authority had not considered the effect of notification dated 28 May 1982 as well as various maps relied by the port.

3.2. The MBPT has also conveyed that the High Court has subsequently clarified that the Authority should give hearing in accordance with the Regulations framed by the TAMP.

4. In pursuance of the Orders of the High Court of Mumbai, it has been decided to re-open the case and a confirmation was sought from the MBPT whether it wished to pursue the original proposal without modification or not. The MBPT was also advised to submit all the necessary evidences to prove that the BFL falls within the port approaches. After a reminder, the MBPT has responded vide letter dated 24 July 2002 conveying its intention to pursue its original proposal without any modification; and, has also forwarded a copy of notification dated

28 May 1982 passed by the Government of India and a map in support of its claim that the BFL area is within the port approaches.

5.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, copies of the relevant portion of the proposal of the MBPT and the earlier Order passed by this Authority on 2 June 1999 disposing of the proposal of the MBPT were forwarded to the concerned user organisations and representative bodies of port users for their comments. The comments received from them are summarised below:

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). While processing the earlier proposal it had stated that it was not in favour of the MBPT's proposal of levying a charge of Rs.15/- PMT as this was another example of fictional charges where the port does not render any service.
- (ii). It has no further comments to add how apart from supporting the conclusion made by the TAMP in its Order dated 2 June 1999.

Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)

- (i). No charges must be levied by the MBPT if any operation of loading, unloading, discharge of cargo, etc., is done outside the limits/ territory of the MBPT.
- (ii). If BFL and anchorages at which the vessels berth and where the operation of lighterage are done, fall within the MBPT territory, the port has the right to levy a tariff for permitting certain operations to be carried out, even if no direct service is rendered by the port.
- (iii). In this backdrop, the tariff of Rs.15/- PMT proposed by the MBPT on cargoes discharged at the anchorages near BFL, which do not pass through Mumbai Port, seems to be justifiable and fair. It is, however, suggested that the tariff should not be more than Rs.10/- PMT.

Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association (MANSA)

- (i). The contention of the MBPT that the mother vessel anchored at the BFL or outside will be within the port approaches is very vague, since the chart for approaches to Mumbai Port covers a vast area which includes the Mumbai High Oil Fields and the Lighterage point offshore (LPO).
- (ii). If the instant request of the MBPT is conceded, all the cargo transiting from the Mumbai High Oil Field to the JNPT will fall within the scope of this charge. It will also cover lighterage operations of VLCCs at LPO discharging cargo into daughter vessels, which could at a later date go to the JNPT for discharge of its cargo.
- (iii). The MBPT does not provide any services for any of these lighterage operations except for the barges transiting through the Mumbai Port Limits for which Port Dues are paid.
- (iv). As already pointed by the TAMP, the MBPT could not extend any explanation justifying the charges proposed except taking the extreme view of reading certain convenient sections of the MPT Act and interpreting same to their advantage.

Indian National Shipowners' Association (INSA)

- (i). The proposed levy of Rs.15/- PMT is very high and works out to nearly ten times the (earlier) proposed rate of 25% of wharfage for the cargo lightered within the port limits.

- (ii). Levy of the proposed charge for lightering cargoes meant for minor ports and outside port limit is not justified at all.
- (iii). The vessels carry out the cargo operations outside the port with a view to save port costs which are highest at the MBPT in this region.
- (iv). The MBPT must quantify in detail the services proposed to be rendered, however, small it may be; and, then evaluate the levy to meet the cost of service.
- (v). The MBPT is not incurring any additional cost for permitting a ship to a safe passage except offering of some additional monitoring. This could be quantified and a toll may be prescribed in addition to normal port dues.

5.2. The comments received from the above users were forwarded to the MBPT as feedback information.

6.1. M/s. Lilani Shah & Company, advocates of M/s. Ispat Industries Ltd. (IIL) have sent a communication on 29 November 2002 to adjourn the joint hearing fixed on 2 December 2002 in this case by at least eight weeks since the Writ Petition filed by it and also by the MBPT in the Hon'ble High Court of Mumbai are pending for hearing and final disposal. It has also been pointed out that comments on the MBPT's proposal cannot be offered unless the copies of the Writ Petition filed by the MBPT and also the High Court Order dated 8 January 2002 are forwarded to the IIL.

6.2. Since the IIL was not a party to the proceeding in W.P. 1516 of 2000, a copy of the W.P. filed by the MBPT was not forwarded; the High Court Order dated 8 January 2002 was, however, forwarded to them. Since this case was reopened by another order passed by the same High Court of Mumbai, the request of the IIL to adjourn the joint hearing fixed in 2 December 2002 was not accepted.

7.1. A joint hearing in this case was held as scheduled on 2 December 2002 at the MBPT premises. At the joint hearing, the following arguments were made:

M/s. Ispat Industries Limited. (IIL)

- (i). IIL had already moved the High Court in a Writ Petition and the same is pending. Similarly, the MBPT petition in the High Court on the same matter is pending. Therefore, the matter is subjudiced and the TAMP should postpone this hearing.
- (ii). Since, we were not a party in the present Writ in which Hon'ble High Court passed order on 8 January 2002, we would like to see that order before we can make detailed comments.

Mumbai Port Trust

- (i). The High Court order dated 8 January 02 was read out in detail and following conclusions were derived:
 - (a). The TAMP has already settled the issue of the reasonableness of the rate of Rs.15/- per metric ton in its 2 June 1999 order. Para 4 of the order speaks clearly on this and, therefore, this issue should not be debated.
 - (b). The issue to be decided now is whether BFL is part of the port approach or not and what is the support of law to prove this.
- (ii). The notification dated 28 May 1982 which demarcates the geographical boundaries of the port may kindly be seen. It is abundantly clear from this

notification that the port limits abut the BFL and, therefore, port approach would be in an area adjoining the western boundary of the port limits.

- (iii). Admiralty map no.1487 which shows total approach to the port may kindly be seen in which the port limit is defined. We are of the view that the port approach is an area which abutts the port limits.
- (iv). If shipping guide is seen, the definition of anchorages (A) & (B), which are given therein, clearly shows the area of port approach in which they are located.
- (v). The IIL itself is aware of the fact that the area in which they carry out their operations is a part of the port approach. In the writ petition before the Hon'ble High Court, Mumbai, they have admitted this fact.
- (vi). Port approaches as contemplated in the MPT Act need not be defined separately by another notification. In fact any order which defines the geographical boundary of the port approach is issued by the Govt. of India.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

It has reiterated its earlier stand that MBPT should not claim any fee or charges since they absolutely do not provide any service at BFL.

The Shipping Corporation of India (SCI)

It has fully agreed with the CSLA and have nothing more to add.

7.2. As agreed at joint hearing, the MBPT has filed its written submission along with a copy of the notification dated 28 May 1982 and admiralty chart No. 1487. The MBPT has made the following main points in its written submission:

- (i). It has referred to the definition of "port approach" and "port" as found in Section 2 (r) and Section 2 (q) of the Major Port Trust, 1963 which are reproduced below:
 - "2(r). *"port approaches", in relation to a port, means those parts of the navigable rivers and channels leading to the port, in which the Indian Ports Act is in force;"*
 - "2(q). *"port" means any major port to which this Act applies within such limits as may, from time to time, be defined by the Central Government for the purposes of this Act by notification in the Official Gazette, and, until a notification is so issued, within such limits as may have been defined by the Central Government under the provisions of the Indian Ports Act."*
- (ii). The port limits of the Mumbai Port have been defined by a Notification dated 28 May 1982 issued by the Government of India. A copy of this notification has also been forwarded to us.
- (iii). It is relevant to note that unlike in the case of a Port or Port limit, in the case of a Port approach, the said Major Port Trusts Act, 1963 does not contemplate issuance of any notification by Government of India for defining or ascertaining any particular area of sea as a Port approach.

- (iv). The detailed plan of Mumbai Port, which inter-alia, shows the limit of Mumbai Port, anchorages and the area abutting the Mumbai Port, highlights the following:
 - (a). The area near BFL abuts the Mumbai Port limits.
 - (b). The anchorages at the BFL area are under the control of MBPT.
 - (c). The said area near BFL is a Port approach leading to Mumbai Port.
- (v). The two definitions are juxtaposed with each other and seen in the light of the detailed plan, it is proved beyond doubt that the area near BFL is a port approach as defined under section 2(r) of the Major Port Trusts Act, 1963.
- (vi). The BFL and adjacent area on the part of navigable rivers and channels leading to the Mumbai Port and all vessels entering the Port of Mumbai enter through this Port approach / route alone. Besides, all outer anchorages of Mumbai Port shown in the Admiralty Chart No. 1487 "Approaches to Bombay" are in the BFL and adjacent area.
- (vii). The port approach is to be seen and determined in the facts and circumstances of each case. In the present case, from the available facts it is clear that the area near BFL is a Port approach. That being so, the MBPT is entitled to fix the rate for the lighterage operations carried out at the area near BFL (which has been proposed at Rs.15/- PMT) subject to the approval of the TAMP.
- (viii). In this backdrop, it has requested this Authority to approve the proposed rate of Rs.15/- PMT for lighterage operation carried out at the area near BFL and issue the necessary notification in this regard.

7.3. As decided at the joint hearing, the IIL was requested to make its written submission on the High Court order dated 8 January 2002. At its request, the date of filing of its written submission was also extended till 20 January 2003. No response is, however, received from the IIL.

8. Based on the records available and with reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The earlier order dated 2 June 1999 of this Authority holds that levy of the rate of Rs.15 PMT on cargo-in-transit is justified; but, in the absence of any documentary evidence produced by the MBPT, levying such a charge for operations outside the BFL area, stated to have been in the port approaches, is beyond the competence of the MBPT. The Hon'ble High Court of Bombay has directed to reconsider the proposal of the MBPT. While passing this order, the Hon'ble High Court has also observed that this Authority has not considered the effects of the notification dated 28 May 1982 passed by the Government of India as well as various maps relied upon by the MBPT. When asked to produce documentary evidence in support of its proposal, the MBPT has now submitted a copy of the notification dated 28 May 1982 and a copy of Admiralty Chart No.1487 titled "Approaches to Bombay".
- (ii). Some of the users have raised a point about the reasonableness of charging a fee for lighterage operations. The issue about the reasonableness of the rate has already been analysed by this Authority in its earlier Order and found that the rate of Rs.15 PMT can be justifiable. There is no error pointed out from the users' side warranting a review of the earlier decision of this Authority about the reasonableness of the rate. That being so, this Authority likes to reiterate its earlier observation on the reasonableness of the rate and limit this

proceeding to examining the jurisdiction of the MBPT to extend the rate fixed for lighterage operations for operations outside the BFL area.

- (iii). Citing an interim order passed by the Hon'ble High Court of Bombay in a different case relating to the IIL and MBPT, the IIL has objected to this proceeding arguing that the matter is sub-judice. It is noteworthy that this proceeding has been initiated in deference to an order given by the Hon'ble High Court to reconsider the proposal of the MBPT. If the IIL is aggrieved, they may agitate this issue before the High Court. This Authority is not the appropriate forum to consider such requests in view of the clear directions given to it by the High Court.
- (iv). As has been mentioned above, the Hon'ble High Court has directed this Authority 'to reconsider the petitioners' proposal and pass appropriate orders in accordance with law'. Section 48 of the applicable law, i.e. the MPT Act, empowers this Authority to frame Scale of Rates and statement of conditions for the specified services performed by a major port trust at or in relation to the port or port approaches. It is needless to mention that the power of this Authority to fix tariff is confined to the services provided by a major port trust within its legally defined territorial jurisdiction. That being so, it is essential for the MBPT to produce legally acceptable evidence to prove their claim about the territorial jurisdiction outside the BFL area so that this Authority in exercise of its power given in the Statute can authorise levy of fees for services provided thereat. It is also relevant in this context that the High Court Order directs this Authority to reconsider the proposal 'in accordance with law' which implies that the territorial jurisdiction aspect, as emerges from the relevant Law, should be borne in mind while deciding this case.
- (v). Section 2(q) of the MPT Act defines a port as "any major port to which the Act applies within such limit as may be defined by the Central Government by notification in the official gazette". Section 2 (r) of the Act defines 'port approaches' as those parts of the navigable rivers and channels leading to the port in which the Indian Ports Act is in force. The MBPT has argued that the MPT Act does not contemplate issuance of any notification by the Government for defining any particular area of sea as a port approach. It may be relevant here to note that while there is no explicit mention in the MPT Act about notification of the port approach, it does refer to applicability of the Indian Ports Act.

Section 1(2) of the Indian Ports Act, 1908 stipulates its applicability to –

- (a). the ports mentioned in the First Schedule, and to such parts of the navigable rivers and channels leading to such ports respectively as have been declared to be subject to Act XXII of 1855 (for the regulation of Ports and Port-dues) or to the Indian Ports Act, 1875 (12 of 1875) or to the Indian Ports Act, 1889 (10 of 1889);
- (b). the other ports or parts of navigable rivers or channels to which the Government in exercise of the power hereinafter conferred, extends this Act.

Section 4(1)(a) of the Indian Ports Act stipulates that the Government, by notification in the official gazette, can extend the Act to any port in which it is not in force or to any part of any navigable river or channel which leads to a port and in which the Act is not in force. Section 4(2) of the Indian Ports Act requires that a notification issued under Section 4(1)(a) should define the limits of the area to which it refers. A careful reading of these provisions of the Indian Ports Act clearly indicates that the navigable rivers and channels leading to a port should have been declared to be subject to the relevant Acts existed prior to the enactment of the Indian Ports Act 1908 or should have

been notified under the Indian Ports Act. In either case, there is no doubt that the port approaches should be defined by the Government.

- (vi). Apart from the statutory provisions discussed above, it is necessary for the competent authority to define the limits of port approaches from the practical point of view also. Unless such a definition of the limits of the area is made, there cannot be any clarity on the extent to which the approaches of a port spread. If such a definition of limits is not made, as has been brought out by MANSA, then the Bombay High oil fields can also be taken to be falling in the port approaches of the MBPT. In fact, the Admiralty Chart submitted by MBPT shows the Mukta, Panna and Bassein oil field area, Neelam, Hera and Ratna oil field area and Bombay High oil field area in the map titled "Approaches to Bombay". It also includes the JNPT. Obviously, a mention in the Admiralty Chart does not extend the jurisdiction of the Mumbai Port Trust over these oil field areas and the JNPT.
- (vii). As has been mentioned earlier, the limits of port approaches cannot be open ended and it appears from the requirements of the Indian Ports Act that they should be defined by a notification of the Government. The MBPT has not produced any such acceptable documentary evidence to support its claim that the area just outside the BFL lies within the defined port approaches. The Admiralty Chart produced by the MBPT cannot be taken as a substitute for an appropriate notification by the competent authority. In fact, the Admiralty Chart submitted by the MBPT, as it appears, is more of a navigational aid showing the depths at different places near the Bombay coast and the positioning of the navigational marks.

The notification dated 28 May 1982 issued by the Government of India defines the port limits of the MBPT. There is no mention in this notification about the 'port approaches'. Since the issue at consideration is about the MBPT levying a charge for operations outside its port limits which is claimed to be falling in the port approaches, the notification dated 28 May 1982 is not relevant to this case. In any case, there is no dispute about the port limits of the MBPT. This Authority has also held that the charges fixed for lighterage operation can be levied for such operations taking place within the port limits.

9. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of the mind, this Authority finds that the MBPT has (again) not been able to produce any documentary evidence required under the law to show that the area just outside the BFL forms part of a navigable river or channel leading to the MBPT to support their contention that the BFL area falls within the port approaches where it has a territorial jurisdiction to levy a fee. That being so, this Authority reiterates its earlier decision that MBPT could not produce appropriate notification to justify levying of cargo related charges for operations at the BFL (outside the port limits).

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT. II/IV/143/2003/Exty.]